

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024 À LUZ DA CLT

Marina Gutierrez da Silva Ravaglia¹

Resumo: Este artigo realiza uma breve análise do PLP 12/2024, sob a perspectiva dos direitos consagrados no Decreto-Lei 5.452/1943. O projeto de lei que propõe a harmonização do avanço tecnológico com a proteção de direitos trabalhistas, definindo acerca da relação de trabalho entre motoristas e empresas operadoras de aplicativos, tem sofrido rejeição por grande parte dos trabalhadores. Embora benéfico, o projeto precisa ser lapidado, estabelecendo parâmetros que apoiem a tomada de decisão das empresas. Apesar disso, a proposta representa um primeiro passo na busca pela criação de mecanismos de proteção e garantia de direitos.

Palavras-chave: Motoristas de aplicativo; Transporte de passageiros; Direito do Trabalho.

Abstract: This article carries out a brief analysis of PLP 12/2024, from the perspective of the rights enshrined in Decree-Law 5452/1943. The bill that proposes the harmonization of technological advancement with the protection of labor rights, defining the employment relationship between drivers and application operating companies, has been rejected by a large proportion of workers. Although beneficial, the project needs to be polished, establishing parameters that support companies' decision-making. Despite this, the proposal represents a first step in the search for the creation of mechanisms to protect and guarantee rights.

Keywords: Application drivers; Passenger transport; Labor Law.

INTRODUÇÃO

Sem dúvidas a inovação tecnológica e a popularização dos aplicativos de transporte remunerado abalou o mercado de trabalho brasileiro. O serviço intermediado por empresas operadoras de aplicativos representa uma alternativa conveniente e acessível para os passageiros que buscam agilidade e eficiência no deslocamento urbano. Por outro lado, as

¹ Graduanda em Direito do nono semestre pela Faculdade de Direito Prof. Nelson Trad – Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

condições de trabalho atraem os motoristas que vão atrás de maior autonomia e flexibilidade de horário.

Entretanto, o cenário preocupa, discute-se acerca da garantia de direitos e da segurança social na relação de trabalho entre empresas e motoristas que torna evidente a necessidade de uma proposta de legislação para identificar e definir a natureza jurídica da relação existente e, principalmente, garantir direitos mínimos relativos à dignidade da pessoa humana.

Nesse contexto, surge o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12, de 2024, que regulamenta a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas, dispondo sobre mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho.

O projeto busca harmonizar o avanço tecnológico com a proteção dos direitos trabalhistas, garantindo um ambiente digno e justo, e estabelecer diretrizes claras e transparentes que garantam a segurança social, sem prejudicar a eficiência e a dinâmica do setor.

Dessa maneira, este artigo se dedica a realizar uma breve análise do PLP 12/2024, sob o ponto de vista dos direitos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto-Lei 5.452/1943), por meio do método dialético-qualitativo-comparativo. É importante ressaltar que o texto a ser estudado trata-se do original, não abrangendo alterações posteriores.

TRABALHO POR PLATAFORMA

Dentre as modificações trazidas pelos avanços tecnológicos nas relações trabalhistas, a que mais se destaca é a utilização das plataformas digitais². A economia oferecida por essas plataformas aliada à grande variedade e possibilidades de trabalho ainda não regulamentados fazem com que predomine a precarização no setor.

Os modelos de trabalho adotados pelo mundo são diversos: independente, inter-mitente, contributivo e a pedido, que geram debates sobre a existência ou não de vínculo empregatício. E a conversa gira em torno de direitos sociais e sindicais, remuneração,

² ROMAR, Carla Teresa Martins. **Direito do Trabalho**. 9. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. ISBN: 978-65-5362-567-9.

benefícios da segurança social e direito à empregabilidade.

Pois bem, a relação entre o motorista e a empresa operadora do aplicativo não se trata de vínculo empregatício, mas sim de trabalho, em parceria³. Vale lembrar que empregado é toda pessoa física que presta serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário⁴.

Neste caso, falta um requisito para ser reconhecida a relação de emprego: a subordinação, pois o trabalhador tem ampla autonomia e liberdade de escolher seus horários, além de poder recusar clientes, sem nenhuma vinculação a metas determinadas pela empresa. O trabalhador, contudo, não compromete a empresa contratante nem a parceria, pois é obrigado a arcar com os custos da prestação do serviço e observar as condições do contrato, principalmente no que se refere à cobrança e repasse de valores e ao comportamento com o cliente, buscando sempre avaliações positivas.

Nesse sentido, o TST tem apresentado o seguinte entendimento predominante:

“(…) 5. Já quanto à alegada subordinação estrutural, não cabe ao Poder Judiciário ampliar conceitos jurídicos a fim de reconhecer o vínculo empregatício de profissionais que atuam em novas formas de trabalho, emergentes da dinâmica do mercado concorrencial atual e, principalmente, de desenvolvimentos tecnológicos, nas situações em que não se constata nenhuma fraude, como é o caso das empresas provedoras de aplicativos de tecnologia, que têm como finalidade conectar quem necessita da condução com o motorista credenciado, sendo o serviço prestado de motorista, em si, competência do profissional e apenas uma consequência inerente ao que propõe o dispositivo. **6. Assim sendo, não merece reforma o acórdão regional que não reconheceu o vínculo de emprego pleiteado na presente reclamação, ao fundamento de ausência de subordinação jurídica entre o Motorista e a Empresa provedora do aplicativo Uber**”⁵

³ MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **Manual de Direito e Processo do Trabalho** – Série IDP. 29. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024. ISBN: 978-65-5362-943-1.

⁴ BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943**. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Rio de Janeiro: D.O.U. de 09 ago. 1943, pág. nº 11937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 09 jun. 2024.

⁵ RR-10555-54.2019.5.03.0179, 4ª Turma, Rel. Min. Ives Gandra, **DEJT** de 5.3.2021, *apud* MARTINS FILHO, 2024, p. 84, grifo nosso.

Todavia, esse sistema somente traz ao motorista o ônus de assumir os riscos do empreendimento, gerando um trabalho precarizado, sem proteção. Conclui-se que, ao reduzir a necessidade de atuação humana em diversas atividades, o avanço tecnológico acabou contribuindo para o crescimento do desemprego e para a precarização das formas de trabalho⁶. O apelo que se faz é sobre a necessidade de se atualizar o Direito para regulamentar os novos modelos de prestação de serviços e fornecer melhores condições de trabalho.

PL DOS APLICATIVOS

Na tentativa de elaborar uma proposta de regulamentação das atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas, o governo federal instituiu, em maio de 2023, o Decreto 11.513/2023 que, após dez meses de negociações, resultou no PLP 12/2024, tratando-se apenas de motoristas de aplicativos de passageiros em veículos automotores de quatro rodas.

A proposta, aprovada pelo Grupo de Trabalho (GT) dos Aplicativos, formado por entidades representantes dos motoristas, das empresas operadoras e do governo, quer respeitar a autonomia do trabalhador, garantindo direitos mínimos, como transparência dos dados, aposentadoria digna, auxílio em caso de acidente ou doença profissional, pensão por morte para sua família, licença maternidade e demais direitos⁷.

Tendo isso em mente, o PLP traz definições e cria a categoria profissional “trabalhador autônomo por plataforma” (art. 3º, *caput*). Embora não estabeleça limite mínimo de jornada, o dispositivo limita o tempo máximo de conexão do trabalhador a uma única plataforma que não poderá ultrapassar 12 horas por dia (art. 3º, §2º) a fim de garantir a segurança dos envolvidos e prevenir acidentes devidos a longas jornadas de trabalho, em respeito ao art. 7º, II, que prevê a redução de riscos como um dos princípios a serem seguidos.

As atribuições das entidades sindicais representantes estão listadas no art. 3º, §3º: negociação coletiva, assinar acordo e convenção coletiva e representar coletivamente os trabalhadores nas demandas judiciais e extrajudiciais de interesse da categoria. Quanto ao período de férias, fica a critério do trabalhador, tendo em vista a ausência de vínculo

⁶ SCARPA, Rita de Cássia Nogueira de Moraes. **Reforma trabalhista, flexibilização e crise no direito do trabalho**. 1. ed. São Paulo: Almedina, 2023. ISBN 978-65-5627-812-4.

⁷ PL dos Aplicativos: Autonomia com Direitos. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos>. Acesso em: 27 ago. 2024.

empregatício (art. 5º, *caput*) ou fixação de jornada. Já a exclusão unilateral de conta, conforme se extrai do art. 6º, somente poderá ser feita pela empresa em hipóteses de fraude, abuso ou mau uso da plataforma, assegurado o direito de defesa do motorista.

O art. 9º, §2º fixa a remuneração mínima em R\$32,10 a hora trabalhada, abarcando o período entre o aceite da corrida e a chegada do passageiro ao destino, o valor tem como base a Política Nacional de Valorização do Salário Mínimo (Lei 14.663/2023), já contemplado o descanso semanal remunerado, e se destina ao pagamento das custas que o trabalhador tem para exercer a atividade, tais como uso do celular, combustível, manutenção e depreciação do veículo, seguro automotivo, impostos e tempo de espera pelo passageiro (art. 9º, §1º). Ainda assim, o motorista poderá receber acima desse valor, pois não se trata de um teto.

Apesar disso, o projeto de lei não determina a forma de operação das empresas que, a depender da política adotada por cada plataforma, poderão remunerar por preço dinâmico, modelo de assinatura, precificação por quilômetro, preços diferentes para categorias distintas, entre outros, desde que respeitado o valor mínimo obrigatório.

Por isso, as empresas serão obrigadas a fornecer relatórios de transparência (art. 8º) e prestar informações relativas à contribuição de cada trabalhador para fiscalização (art. 10, §3º, I). Caso fique constatado que o valor pago pelas horas trabalhadas é menor que o valor por hora devido, a empresa responsável deverá realizar o repasse complementar da diferença, nos termos do art. 9º, §6º.

Finalmente, o art. 10, §3º, II estipula que as empresas efetuarão o desconto e o pagamento da contribuição do trabalhador, facilitando sua inclusão previdenciária, assim, ele poderá usufruir dos benefícios do INSS, tais como auxílio-doença, salário-maternidade, aposentadoria e pensão por incapacidade ou destinada à família em caso de morte.

O novo regime previdenciário promete ser uma alternativa mais bem adaptada à realidade do trabalhador ao estabelecer uma contribuição proporcional ao tempo trabalhado, sem limite mensal de faturamento, além de possibilitar uma aposentadoria até o teto da Previdência, dependendo da contribuição. Aqueles que, por algum motivo, não atingirem o valor mínimo de contribuição mensal poderão fazer aportes complementares⁸.

⁸ PL dos Aplicativos: Perguntas Frequentes. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos/perguntas-frequentes>. Acesso em: 27 ago. 2024.

REPERCUSSÕES DO PL

Infelizmente, o PLP 12/2024 tem repercutido negativamente entre os trabalhadores que apontam redução da remuneração, aumento da tarifa das corridas para os passageiros e imposição de representação por sindicatos, alegando que a proposta ignora a vontade dos motoristas⁹. O medo é que a legislação seja deturpada e usada como justificativa para a exploração, precarizando ainda mais o trabalho.

Na avaliação dos trabalhadores, o pagamento no valor mínimo de R\$ 32,10 por hora não cobre gastos com gasolina e manutenção do carro. De acordo com dados coletados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, o rendimento médio do motorista de aplicativo é de R\$ 2.454,00 mensais, em uma jornada média de 47,9 horas semanais¹⁰.

Eles temem que o valor proposto, inferior ao praticado no mercado, diminua os repasses pelas corridas, tendo em vista que, atualmente, os critérios são estabelecidos pelas empresas, sem qualquer transparência ou clareza da política de cálculo adotada.

Outro receio é que a obrigatoriedade de contribuição previdenciária possa acabar refletindo nos passageiros, aumentando o preço das corridas, uma vez que nem motoristas nem empresas estariam dispostos a arcar com a despesa dos impostos.

Pois bem, a Convenção 144 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) recomenda o diálogo entre governo, empregadores e trabalhadores na formulação de políticas e leis, como mecanismo de proteção de seus interesses¹¹. Também, a agenda do Trabalho Decente prescreve a promoção de direitos, extensão da proteção social e o fortalecimento do diálogo social como pilares essenciais para a dignidade no trabalho.

⁹ CATTO, André. Motoristas de apps: entenda o projeto e veja argumentos a favor e contra — e qual o caminho até virar lei. **G1**, 08 mar. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/03/08/motoristas-de-apps-entenda-o-projeto-e-veja-argumentos-a-favor-e-contra-e-qual-o-caminho-ate-vice-irar-lei.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2024.

¹⁰ LIMA, Francisco Gérson Marques de (org.). **Motoristas em empresas de aplicativo**: estudos da proposta de regulamentação do Governo / Ana Carolina Paes Leme [et al.] Org. Francisco Gérson Marques de Lima. Produção do GRUPE-Grupo de Estudos em Direito do Trabalho, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: Excola Social, 2024. 252p. ISBN 978-65-993343-7-5. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1BECFHCIHB2AX0DcgHS0kaZ7mGAp2t3aL/view>. Acesso em: 30 ago. 2024.

¹¹ BRASIL. **Decreto nº 10.088, de 05 de novembro de 2019**. Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo Federal que dispõem sobre a promulgação de convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho - OIT ratificadas pela República Federativa do Brasil. Brasília: D.O.U. de 06 nov. 2019, pág. nº 12. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d10088.htm. Acesso em: 09 jun. 2024.

Nesse ponto, o governo se mantém firme na posição de que o projeto beneficia os motoristas, ampliando direitos e garantindo a segurança jurídica. Aliás, o ministro do Trabalho e Emprego defende que o tema foi amplamente discutido pela Mesa do GT¹².

Ocorre que, na urgência de regulamentar a relação de trabalho existente entre motoristas e empresas operadoras de aplicativos, os trabalhadores acabaram se sentindo deixados de lado, afinal, suas principais demandas não foram nem sequer abordadas no projeto, mesmo eles sendo os mais interessados na aprovação da proposta que se apoia na defesa dos seus direitos. Manifestações acontecem em todo o país, demonstrando a indignação com o resultado enviado ao Congresso, e novas propostas surgem a todo momento¹³. Enfim, o PLP não agradou.

Vale dizer, no entanto, que as demandas que não encontraram espaço no texto final podem ser objeto de negociação coletiva, até que se alcance um acordo satisfatório entre as partes. Apesar da omissão quanto ao procedimento, por dedução lógica, pressupõe-se o ritual ordinário das negociações coletivas em geral, previsto na CLT, referente aos empregados.

Por fim, embora o PL promova um ambiente de trabalho mais justo e equitativo, instruindo as empresas a se pautarem por princípios de redução de riscos inerentes ao trabalho, o faz de maneira muito abstrata e genérica, limitando-se a indicar o período máximo de conexão diária à mesma plataforma.

Falta estabelecer parâmetros mínimos para as normas e medidas de segurança adotadas pelas empresas (art. 5º, I), inclusive aquelas relativas à saúde; regras para a elaboração dos termos de uso e dos contratos de adesão das operadoras; incentivos para a capacitação e formação profissional dos motoristas (art. 5º, V) que desenvolvam habilidades técnicas e de segurança no trânsito; além de um procedimento que oriente o auditor-fiscal do trabalho na ausência dos elementos caracterizadores da relação de trabalho verificada em lei.

¹² Luiz Marinho debate durante seis horas PLP 12/24 no Congresso Nacional. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 25 abr. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Abril/luiz-marinho-debate-durante-seis-horas-plp-12-24-no-congresso-nacional>. Acesso em: 29 ago. 2024.

¹³ Motoristas de aplicativo protestam em SP contra projeto que propõe regulamentação da profissão. **G1**, 02 abr. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/04/02/motoristas-de-aplicativo-protestam-em-sp-contraprojeto-que-propoe-regulamentacao-da-profissao.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2024.

CONCLUSÃO

O PLP 12/2024 procura reforçar direitos e valores de solidariedade, justiça e dignidade, respeitando a autonomia do trabalhador. Para isso, prevê direitos trabalhistas, previdenciários e aqueles referentes à representação por entidade sindical, organização sindical, sindicalização e à negociação coletiva, além de mecanismos de controle e fiscalização que coibam práticas abusivas, discriminação e precarização do trabalho.

Em suma, o motorista poderá escolher onde e quando quer trabalhar, já que não há a exigência de exclusividade e desde que não ultrapasse a jornada máxima de 12 horas diárias, sem abrir mão da garantia da proteção social. Ao reconhecer a categoria profissional dos motoristas de aplicativo de veículo de quatro rodas, a proposta aperfeiçoa a qualidade e segurança do serviço prestado aos passageiros, por meio da melhoria das condições de trabalho, garantindo direitos e proteções ao trabalhador em momentos de dificuldade.

Apesar de benéfico, o projeto falha na definição de normas de saúde e segurança que reduzam riscos de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais. É preciso lapidar o PL para incluir parâmetros específicos que apoiem a tomada de decisão das empresas, oferecendo segurança jurídica para o desenvolvimento de atividades e operações baseadas em regras gerais e claras.

Mesmo o receio dos trabalhadores sendo legítimo, não pode ser um impeditivo para a criação de mecanismos de proteção e garantia de direitos. Ainda que primitivo, a proposta representa um primeiro passo na busca por essa segurança, diminuindo o cenário de vulnerabilidade que os trabalhadores se encontram.

Dessa forma, este artigo apoiou-se numa análise puramente trabalhista do PLP 12/2024. Para uma pesquisa mais completa e detalhada que auxilie a compreensão, é crucial um estudo que abarque os demais ramos do Direito, tais como o constitucional, o previdenciário, o tributário, o internacional e dos direitos humanos, pois trata-se de um assunto que impacta diversas vertentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEZERRA, Eudes Vitor; PEREIRA, Diogo Vieira; BEZERRA, Claudia Maria da Silva. A tecnologia e as relações trabalhistas: Uber e os novos paradigmas na estrutura laborativa. **Revista do Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, XXX Congresso Nacional, v. 9, n. 2, p. 45–63, Jul/Dez. 2023. e-ISSN: 2525-9857. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistadtmat/article/view/10069/pdf>. Acesso em: 11 jun. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 21 de ago. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 10.088, de 05 de novembro de 2019**. Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo Federal que dispõem sobre a promulgação de convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho - OIT ratificadas pela República Federativa do Brasil. Brasília: D.O.U. de 06 nov. 2019, pág. nº 12. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d10088.htm. Acesso em: 09 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 11.513, de 01 de maio de 2023**. Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. Brasília: D.O.U. de 01 mai. 2023, pág. nº 1. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11513.htm. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943**. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Rio de Janeiro: D.O.U. de 09 ago. 1943, pág. nº 11937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 09 jun. 2024.

CATTO, André. Motoristas de apps: entenda o projeto e veja argumentos a favor e contra — e qual o caminho até virar lei. **G1**, 08 mar. 2024. Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/03/08/motoristas-de-apps-entenda-o-projeto-e-veja-argumentos-a-favor-e-contra-e-qual-o-caminho-ate-virar-lei.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2024.

LIMA, Francisco Gérson Marques de (org.). **Motoristas em empresas de aplicativo**: estudos da proposta de regulamentação do Governo / Ana Carolina Paes Leme [et al.] Org. Francisco Gérson Marques de Lima. Produção do GRUPE-Grupo de Estudos em Direito do Trabalho, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: Excola Social, 2024. 252p. ISBN 978-65-993343-7-5. Disponível em:

<https://drive.google.com/file/d/1BECFHCIIHB2AX0DcgHS0kaZ7mGAp2t3aL/view>.

Acesso em: 30 ago. 2024.

Luiz Marinho debate durante seis horas PLP 12/24 no Congresso Nacional. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 25 abr. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Abril/luiz-marinho-debate-durante-seis-horas-plp-12-24-no-congresso-nacional>. Acesso em: 29 ago. 2024.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria; MEDEIROS, João Bosco. **Metodologia científica**. 8. ed. Barueri: Atlas, 2022. ISBN 978-65-5977-065-6.

MARTINS, Sergio Pinto. **Manual de Direito do Trabalho**. 15. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024. ISBN: 978-65-5362-897-7.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **Manual de Direito e Processo do Trabalho – Série IDP**. 29. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024. ISBN: 978-65-5362-943-1.

Motoristas de aplicativo protestam em SP contra projeto que propõe regulamentação da profissão. **G1**, 02 abr. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/04/02/motoristas-de-aplicativo-protestam-em-sp-contra-projeto-que-propoe-regulamentacao-da-profissao.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2024.

PL dos Aplicativos: Autonomia com Direitos. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos>. Acesso em: 27 ago. 2024.

PL dos Aplicativos: Perguntas Frequentes. **Ministério do Trabalho e Emprego**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos/perguntas-frequentes>. Acesso em: 27 ago. 2024.

ROCHA, Beatriz Vitória Silva; CHAVES, Solange Barreto. As novas relações de trabalho: a uberização e a competência da justiça do trabalho dos assalariados digitais. **Revista Foco**,

Curitiba, v.17, n.5, e5144, p.01-13, 02 mai. 2024. e-ISSN: 1981-223X. Disponível em: <https://ojs.focopublicacoes.com.br/foco/article/view/5144/3693>. Acesso em: 11 jun. 2024.

ROMAR, Carla Teresa Martins. **Direito do Trabalho**. 9. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. ISBN: 978-65-5362-567-9.

SCARPA, Rita de Cássia Nogueira de Moraes. **Reforma trabalhista, flexibilização e crise no direito do trabalho**. 1. ed. São Paulo: Almedina, 2023. ISBN 978-65-5627-812-4.